

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77/78 (1921)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Das Riesen-Wasserflugzeug von Caproni  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-37327>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Pfarrer- und Sigristen-Wohnungen der lebendigste Ausdruck sei für die vielseitigen Aufgaben, die sich in unserer Zeit der Kirche aufdrängen. „Diese Baulichkeiten zu einer Hochburg des Friedens und der Menschenliebe inmitten des Treibens einer lebhaften, werktätigen Stadt zu vereinigen, ist eine schöne Aufgabe für den Baukünstler; die mannigfaltigen Möglichkeiten ihrer Lösung können kost-

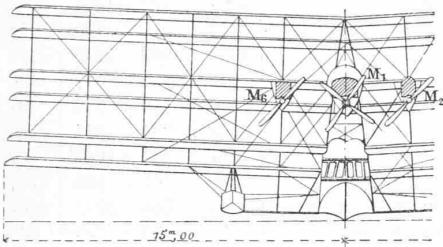


Abb. 2 bis 4.  
Vorderansicht,  
Seitenansicht  
und Draufsicht  
des Riesen-  
Wasserflugzeugs  
von Caproni.

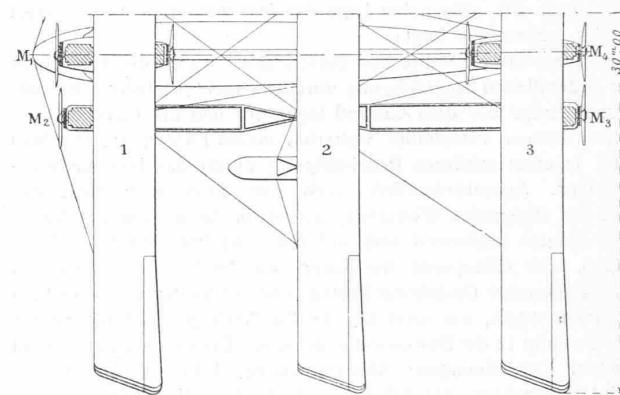
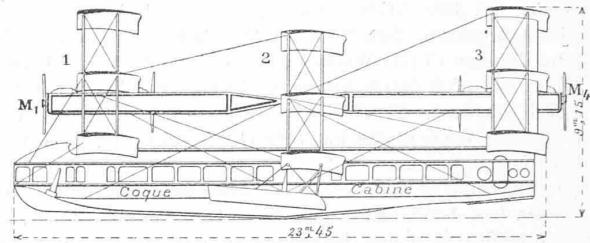
1 : 300.

bare, neuartige Bereicherungen des Stadtbildes ergeben.“ Von den beiden angeführten Beispielen guter evangelischer Kirchen sagt Lehwess: „Der feine, stimmungsvolle Entwurf von Martin Elsässer (Abb. 1 bis 3) für eine Gedächtniskirche erläutert Marchs vorher wiedergegebenen Gedanken der elliptischen Anordnung der Sitzreihen um eine in der Mittelaxe stehende Gruppe von Orgel, Kanzel und Altar aufs beste. Bräuning hat für den mit hohen Mietkasernen zu bebauenden Teil des Tempelhofer Feldes einen Kirchenentwurf geschaffen, der sich mit Erfolg an altberlinische Vorbilder anlehnt (Abb. 4); er verzichtet mit Recht darauf, durch Massstabsteigerung gegen die schweren Massen der umgebenden Häuser aufzukommen, und versucht, in den gegebenen Rahmen ein Bauwerk hineinzusetzen, das durch den Adel seiner Form und durch vornehme Zurückhaltung seine höhere Bedeutung kundgibt.“ —

Von schweizerischen Predigtkirchen mit elliptischem Grundriss erwähnen wir den Temple National in La Chaux-de-Fonds, zu dessen Wiederaufbau R. Chapallaz und J. Emery den Wettbewerbsentwurf geliefert, der am zielbewusstesten obigen Grundsätzen entspricht.<sup>1)</sup> Dass auch der Arboner Wettbewerb vorzügliche Raumlösungen im Geiste der Reformierten Predigtkirchen brachte, das sollen in nächster Nummer einige der zur Zeit im Kunstgewerbemuseum Zürich ausgestellten nicht prämierten Entwürfe zeigen.

Langensee infolge unglücklicher Umstände stark beschädigt worden ist, so handelt es sich nicht destoweniger um eine bemerkenswerte Konstruktion, die verdient, hier gewürdigt zu werden. Wir entnehmen die folgenden Angaben dem „Génie Civil“ vom 9. Juli 1920, dem auch die Abbildungen entstammen.

Das wesentliche Kennzeichen des Caproni-Flugzeugs ist die Verwendung von drei hintereinanderliegenden, je dreiflügeligen Trag-



deck-Konstruktionen. Es ergibt sich dadurch, bei 30 m Spannweite, eine Gesamt-Tragfläche von 715 m<sup>2</sup> und eine Tragfähigkeit von 10 t Nutzlast, während das bisher grösste Flugzeug, nach Bauart Siemens-Schuckert, bei 6 t Tragfähigkeit 445 m<sup>2</sup> Tragfläche aufwies. Der Rumpf hat eine Länge von nahezu 24 m. Ueber demselben sind zwei eiförmige Gondeln angeordnet, von denen jede zwei Motoren enthält. Beidseitig jeder Gondel sind zwei weitere Motoren angeordnet, sodass also insgesamt acht Motoren vorhanden sind, und zwar von je 400 PS Leistung, was eine Gesamtleistung von 3200 PS ergibt, gegenüber 1800 PS bei dem vorerwähnten S.S.W.-Flugzeug. Wie die Abbildungen erkennen lassen, handelt es sich um eine interessante und kühne Konstruktion, bei der aber von den neuzeitlichen Bestrebungen, zwecks Verringerung des Flugwiderstandes, Verspannungen und Streben nach Möglichkeit zu vermeiden (vergl. den Artikel „Flugzeuge mit verspannungslosen Tragflächen“ in Bd. LXXVII, S. 166, 9. April 1921), noch nichts zu merken ist. In starkem Gegensatz hierzu steht das, allerdings nur für 3,5 t Tragfähigkeit gebaute, verspannungslose 1000 PS-Flugzeug (mit 106 m<sup>2</sup> Tragfläche) der Zeppelinwerke Staken, das nächstens hier eingehender beschrieben werden soll.

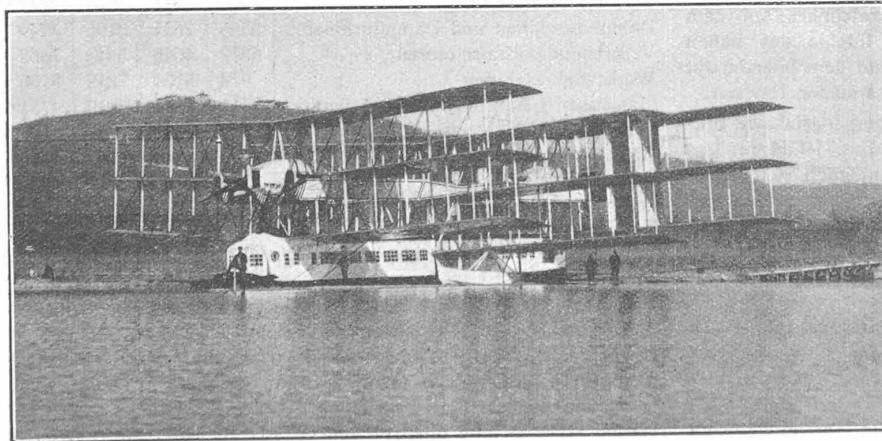


Abb. 1. Das Riesen-Wasserflugzeug von Caproni auf dem Langensee.

### Das Riesen-Wasserflugzeug von Caproni.

Der italienische Ingenieur Caproni, dessen als Dreidecker ausgeführte Bombardierungs-Flugzeuge von grosser Tragfähigkeit schon berechtigtes Aufsehen erregten, hat, wie unsern Lesern bekannt sein dürfte, nach dem gleichen System ein Verkehrs-Wasserflugzeug geschaffen, das, für die Beförderung von 100 Passagieren genügend, alle bisher gebauten Flugzeuge an Tragfähigkeit weit übertrifft. Wenn es auch anlässlich der Versuchsfüge auf dem

<sup>1)</sup> Veröffentlicht in Band LXXVII, Seite 55 (29 Januar 1921).

### Schweizer. Maschinen-Industrie im Jahre 1920.

Wir entnehmen in gewohnter Weise dem Jahresbericht des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller einige Angaben über die Tätigkeit des Vereins und über die Lage der schweizerischen Maschinenindustrie im vergangenen Jahre.

Zu Ende des Jahres 1920 gehörten dem Verein 165 Werke mit 50614 Arbeitern an. Die Bewegung der Gesamtzahlen der Mitglieder und der von ihnen beschäftigten Arbeiter seit dem Jahre 1913 geht aus der umstehenden Zusammenstellung hervor: